

LABBÉ & PARTNER
Partnerschaftsgesellschaft mbB

Labbé & Partner mbB · Postfach 10 09 63 · 80083 München

Vorab per E-Mail und per E-Mail:
Beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de

Fax: 089/2176-402806

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 24.1
Maximilianstraße 39
80538 München

Unser Zeichen:
22/gI – 648-20-L

Tel.: 089/
29058-122

Fax: 089/
29058-206

E-Mail:
leitner@rae-labbe.de

Datum:
22.07.2020

**Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen
- Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich);
Beteiligung im Raumordnungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in oben bezeichneter Angelegenheit zeigen wir die anwaltliche Vertretung
der

**Gemeinde Raubling, vertr. d. d. 1. Bürgermeister Olaf Kalsperger,
Bahnhofstraße 31, 83064 Raubling,**

an. Eine entsprechende Vollmacht liegt zum Nachweis unserer Legitimation
diesem Schriftsatz bei.

Namens und im Auftrag der Gemeinde Raubling erheben wir im oben be-
zeichneten Raumordnungsverfahren die nachfolgend dargestellten

Labbé & Partner mbB
Rechtsanwälte
Sitz München
AG München PR 86 I

Rechtsanwälte

Walter Labbé
Moritz März
Anton Wald
Ludwig O. Seitz
Dr. Helmut Wölfel
Dr. Hans Neumeier
Herbert Kaltenegger
Dr. Wolfgang Leitner
Thomas Wille
Kerstin Feiler
Dr. Patrick Bühring
Dr. Werner Pauker
Gerhard Schmid
Sebastian Heidorn
Sabrina Belhomme
Veronika Temme
Marie-Therese Schmid
Dr. Clemens Demmer

in Zusammenarbeit mit:
Sachverständiger
Karl Oberhauser

Theatinerstraße 33
80333 München

Einwendungen.

1. Vorbemerkung

1.1.

Die vorliegende Planung hat für die Gemeinde Raubling existenzielle Bedeutung. Es handelt sich beim Brenner-Nordzulauf um ein Jahrhundertbauwerk, das sowohl die Lebensqualität der Bevölkerung als auch die ortsplanerische Entwicklung der Gemeinde und ihrer Infrastruktur nachhaltig über Generationen prägen wird.

Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sind 5 durchgehende Grobtrassen, wie sie in der Übersichtskarte des Vorhabens (alle Varianten) im Maßstab 1 : 100.000 dargestellt sind.

Das Gemeindegebiet von Raubling ist mit Ausnahme der Variante Blau und der Variante Violett in allen anderen Varianten betroffen. Dies gilt insbesondere für die sogenannte Verknüpfungsstelle „VKN Reischenhart“ sowie das angrenzende FFH-Gebiet „Moore um Raubling“.

Bei der Variante Gelb wird die Verknüpfungsstelle gemäß den ausgelegten Unterlagen alternativlos als "VKN Reischenhart" im Gemeindegebiet Raubling liegen.

Bei der Variante Türkis gibt es zwei alternativ mögliche Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim. Zum einen die „VKN Breitmoos“ oder die „VKN Reischenhart“.

Bei der Variante Oliv wird es im Falle des Verlaufs westlich entlang der Autobahn drei mögliche Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim geben. Zum einen die „VKN Niederaudorf-BAB“, zum anderen die Verknüpfungsstellen „VKN Breitmoos“ oder „VKN Reischenhart“.

1.2.

Bereits im Vorgriff auf ein eventuelles Planfeststellungsverfahren sei darauf hingewiesen, dass sich die Rechtsstellung der Gemeinden durch die neuere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts deutlich verbessert hat. Wir verweisen hierzu exemplarisch auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 06.11.2013, Az: 9 A 9.12, UPR 6/2004. Nach bisheriger Rechtsprechung konnten sich Gemeinden lediglich auf die Verletzung der gesetzlich bestimmten eigenen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft und des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts (Art. 28 Abs. 2 GG) berufen. Belange wie Schallschutz, Landschaftsschutz oder Ortsbild vermittelten der Gemeinde grundsätzlich keine rechtliche Abwehrposition gegenüber örtlichen Planungen (vgl. hierzu Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, 2. Kapitel, Rnr. 302).

Das Bundesverwaltungsgericht hat aufbauend auf seine Rechtsprechung aus dem Jahr 1993 (BVerwG, Urteil vom 30.08.1993, 7 A 14.93) nunmehr Folgendes klargestellt:

„Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt. Das sogenannte Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde wird durch Maßnahmen berührt, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken.“

Sofern die Planung des Brenner-Nordzulaufs durch das Gemeindegebiet von Raubling führt, wird im Sinne der oben zitierten Rechtsprechung sowohl das Ortsbild der Gemeinde Raubling entscheidend negativ geprägt als auch das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde nachhaltig negativ beeinflusst. Dies gilt insbesondere dann, wenn es zu einer Realisierung der Verknüpfungsstelle Reischenhart kommen sollte.

1.3.

Gemäß den von der Regierung von Oberbayern veröffentlichten Informationen zum Raumordnungsverfahren wird im Raumordnungsverfahren keine Bedarfsprüfung durchgeführt. Dies ist grundsätzlich zutreffend. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es für ein Vorhaben ohne Bedarf keine sogenannte Planrechtfertigung gibt. Ein Vorhaben ohne Planrechtfertigung darf jedoch nicht planfestgestellt werden und kann insoweit auch nicht Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens sein.

Der Bedarf eines dritten und vierten Gleises durch das Inntal wurde bisher nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Bedarfsprüfung ist und bleibt ein neuralgischer Punkt des gesamten Planungsvorhabens und muss deshalb auch im Raumordnungsverfahren vordringlich und sorgfältig abgearbeitet werden.

Die nachfolgenden Ausführungen gelten für den Fall, dass im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens tatsächlich ein Bedarf für das Vorhaben festgestellt werden sollte und die ausgelegten Planungsvarianten vertieft überprüft werden.

2. Verknüpfungsstelle „VKN Reischenhart“

2.1.

Die Gemeinde Raubling hat Herrn Universitätsprofessor Dr. Ing. Eberhard Hohnacker, Steinbergstraße 33, 73061 Ebersbach (Fils) mit der Ausarbeitung einer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren betreffend die Verknüpfungsstelle Reischenhart beauftragt. Herr Prof. Hohnacker verfügt über jahrzehntelange Erfahrung auf dem Gebiet der Eisenbahntechnik und berät u. a. den Deutschen Bundestag betreffend Maßnahmen zur Aufwandsreduzierung bei Ausbau und Neubau von Eisenbahnstrecken. Wir fügen hierzu als **Anlage** die Stellungnahme von Herrn Prof. Hohnacker vom 14.07.2020 bei. Wir nehmen auf die Ausführungen in der Stellungnahme von Herrn Prof. Hohnacker Bezug und machen diese vollinhaltlich zum Gegenstand dieses Schriftsatzes.

2.2.

Eine Verknüpfungsstelle Reischenhart ergibt verkehrstechnisch keinen Sinn und wird deshalb explizit abgelehnt:

Verknüpfungsstellen sind nur sinnvoll, wenn sie folgende Kriterien erfüllen:

- Die Geschwindigkeitsunterschiede und der Takt-Abstand auf der Neubaustrecke zwischen Personenfern- und Güterverkehr müssen so groß sein, dass der Güterverkehr nicht an jeder Verknüpfung auf die Bestandsstrecke wechseln muss.
- Wenn der Güterverkehr von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke wechselt oder zurückwechselt, muss er ohne Störung des Personenzugverkehrs in den integrierten Taktfahrplan (ITF) eingepasst werden.
- Der Güterverkehr muss energetisch flüssig, d. h. ohne dass er auf ein Ausweich- oder Wartegleis abgestellt wird, auf der jeweiligen Strecke verkehren können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Bremsen, Halten und Anfahren für Güterzüge einen enormen Energie- und Zeitaufwand erfordern.

Diese oben genannten Kriterien werden zwischen Rosenheim und der Staatsgrenze und somit auch für die Verknüpfungsstelle Reischenhart nicht erfüllt.

Die DB Netz AG geht gemäß ihrer im Internet veröffentlichten Projektseite davon aus, dass zwischen den jeweiligen Verknüpfungsstellen ein Verknüpfungsstellenabstand von ca. 20-25 km erforderlich ist (vgl. „Notwendigkeit von Verknüpfungsstellen am Brenner-Nordzulauf“ S. 3). Der Personenfernverkehr auf der Neubaustrecke verkehrt zukünftig im ½-h-Takt. Unter Zugrundelegung der vorgegebenen maximalen Geschwindigkeiten passt zwischen diesen ½-h-Takt maximal ein Güterzug. Dieser muss dann an der nächsten Verknüpfungsstelle auf die Bestandsstrecke wechseln.

Unter Zugrundelegung dieser Tatsachen ergibt sich bereits aus verkehrstechnischer Sicht keine Rechtfertigung für die Verknüpfungsstelle Reischenhart. Dies gilt erst Recht in Anse-

hung der damit verbundenen Folgelasten wie Grundinanspruchnahme, Lärm, Zersiedelung und Verunstaltung des Landschaftsbilds sowie der unverhältnismäßig hohen Kosten eines solchen Bauwerks.

An dieser Stelle ist auch anzumerken, dass es sich bei der Verknüpfungsstelle nicht um eine einfache „Weichenstellung“ handelt, sondern um ein groß angelegtes Überwerfungsbauwerk mit drei Ebenen (Neubaustrecke, Bestandsstreckengleis, Verbindungsgleise). Derartige Bauwerke beanspruchen bereits für sich allein eine gesonderte Planrechtfertigung und bedürfen einer eigenen Planung und Planfeststellung. Wir verweisen hierzu auf die derzeit stattfindende Planfeststellung für das Überwerfungsbauwerk Knoten Hamburg, Maßnahme 2 Meckelfeld. Es begegnet somit erheblichen rechtlichen Bedenken, das sogenannte Verknüpfungsbauwerk schlichtweg in die jetzige Raumordnung für die Linienbestimmung zu integrieren. Erforderlich wäre hierfür ein eigenes Raumordnungs- und anschließendes Planungsverfahren.

2.3.

Die ausgelegten Planunterlagen vernachlässigen ferner, dass eine Verknüpfungsstelle in Reischenhart an der denkbar ungünstigsten Stelle zwischen Rosenheim und Kufstein liegen würde. Es handelt sich hier um eine bereits bestehende Kreuzung zweier überregionaler Verkehrswege (A 93 und Bestandsstrecke Bahn). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass für Verknüpfungsstellen im Regelfall eine Parallellage der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke in einem geraden Streckenabschnitt erforderlich ist. Dies ist gerade im Bereich Reischenhart nicht der Fall. Die Neubaustreckengleise und die parallel dazu liegende Autobahn A 93 unterqueren in Einschnittslage die vorhandene Bestandsstrecke, die etwa geländegleich (Ebene 0) verläuft. Um einen Wechsel zwischen den beiden Strecken zu ermöglichen, werden 4 Verbindungsgleise mit Weichenverbindungen angeordnet. Zwei dieser Gleise müssen die Neubaustrecke und die Bestandsstrecke höhenfrei kreuzen, um Zugkreuzungen mit dem Gegenverkehr im Regelbetrieb zu vermeiden. Erforderlich sind daher aufwendige Rampen- und Brückenbauwerke über die Bestandsstrecke (Ebene 1). Infolge der aufwendigen Bauweise umfasst der Weichenbereich eine Ausdehnung von ca. 1,5 km Länge.

Die Verknüpfungsstelle ist insoweit falsch positioniert und darüber hinaus auch überdimensioniert.

Ein Großbauwerk in Form einer Verknüpfungsstelle ist raumordnerisch nicht zu rechtfertigen und weder für die Gemeinde Raubling noch für die Bevölkerung zumutbar.

2.4.

Aus den hier dargestellten Gründen und den Ausführungen in der Stellungnahme von Herrn Prof. Hohnecker folgt, dass die Verknüpfungsstelle Reischenhart verkehrstechnisch nicht wirksam wäre, die Kriterien an eine sinnvolle Verknüpfungsstelle nicht erfüllt und insoweit bereits aus verkehrstechnischen Gründen abzulehnen ist.

Als einzig denkbare Alternative kann eine noch im weiteren Planungsverlauf näher zu definierende Streckenführung im Bestand mit Tieferlegung der Trasse angesehen werden.

Hilfsweise:

Sofern ein Verknüpfungsbauwerk aus derzeit nicht ersichtlichen Gründen, die vom Vorhabenträger substantiiert darzustellen wären, für unverzichtbar gehalten werden sollte, verweisen wir auf die von der „Interessengemeinschaft Inntal 2040“ vorgeschlagene Lösung „Verlegung, Verknüpfung Niederaudorf in das Gebirgsmassiv“. Die Neubaustrecke würde hier nach mit der Bestandsstrecke im Tunnel verknüpft werden. Die durch ein oberirdisches Verknüpfungsbauwerk außerhalb der Tunnellage hervorgerufenen Lärmprobleme (Luftschall, Körperschall, Vibrationen) und die damit verbundene Trennwirkung sowie die Auswirkungen des Verknüpfungsbauwerks auf Infrastrukturmaßnahmen der Gemeinden könnten hierdurch vermieden werden.

3. Gravierende Nachteile der Verknüpfungsstelle „VKN Reischenhart“

3.1. Lärm

Die Lärmbetroffenheit der Gemeinde Raubling und der dort ansässigen Bevölkerung wird in den ausgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren oberflächlich und unzutreffend dargestellt. Im Anhang 3 der ausgelegten Unterlagen befindet sich eine sogenannte schalltechnische Stellungnahme vom April 2020 des Ingenieurbüros Möhler und Partner, Ingenieure AG.

Obwohl die schalltechnische Stellungnahme die Auswirkungen aller 5 ausgewählten Grobtrassen auf die Schallsituation im Umfeld der Trassen qualitativ abschätzen soll (vgl. Ziff. 1. Aufgabenstellung), umfasst die Stellungnahme lediglich 27 Seiten. Darüber hinaus werden maßgebliche Faktoren wie Abschirmungen und Reflektionen des Geländes, der Bebauung und sonstiger Bauwerke nicht berücksichtigt.

Die schalltechnische Stellungnahme erschöpft sich in weiten Teilen darin, die veröffentlichten Grobtrassen hinsichtlich ihres Verlaufs zu beschreiben.

Die schalltechnische Untersuchung enthält jedoch tabellarische Übersichten, aus denen entnommen werden kann, in welchem Umfang Wohnbauflächen und gemischt genutzte Bauflächen im Gemeindebereich Raubling bei Realisierung der jeweils geprüften Variante von nächtlichen Überschreitungen des Immissionsrichtwertes nach der zur Anwendung gebrachten DIN 18005 betroffen sind. Dieser Immissionsrichtwert beträgt 45 dB(A) nachts, wird jedoch zum Zeitpunkt der Entscheidung im Raumordnungsverfahren bereits veraltet sein. Nach Aussage von Herrn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer beim sogenannten „Schienengipfel 2020“ vom 30.06.2020 wird der Immissionsrichtwert zum Jahreswechsel 2020/2021 nochmals abgesenkt. Wenn dies der Fall ist, müsste die gesamte schalltechnische Untersuchung nochmals unter Zugrundelegung der dann aktuellen Eingangsdaten wiederholt werden.

Gemäß Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung ist im Gemeindegebiet Raubling sowohl bei der Variante Gelb G 1 als auch bei der Variante Gelb G 2 eine Fläche von jeweils 106 ha von der Überschreitung des derzeit noch geltenden höheren nächtlichen Immissionsrichtwertes betroffen. Die zweithöchste Betroffenheit liegt bei der Gemeinde Flintsbach am Inn mit 69 ha, gefolgt von Kolbermoor mit 62 bzw. 91 ha.

Ähnlich verhält es sich bei der Variante Türkis (106 ha) und der Variante Oliv (106 und 118 ha).

Hieraus folgt, dass die Gemeinde Raubling hinsichtlich der Lärmthematik bei den Varianten Gelb, Türkis und Oliv die mit Abstand am stärksten betroffene Gemeinde ist. Die flächenbezogene Lärmbetroffenheit beträgt ein Vielfaches im Vergleich zu anderen Gemeinden.

Aus den ausgelegten Unterlagen ergibt sich keine Lösung des offensichtlichen Lärmproblems. Auf S. 25 ff der schalltechnischen Untersuchung werden lediglich stichwortartig technisch mögliche Schallschutzmaßnahmen dargestellt. Ob diese Schallschutzmaßnahmen umsetzbar sind, in welchem Umfang diese Maßnahmen benötigt werden und ob eine Realisierung dieser Maßnahmen überhaupt möglich ist, bleibt vollkommen offen.

Am Ende der Stellungnahme heißt es lapidar, dass detaillierte Einschätzungen erst nach Vorliegen der konkreten Planungen der Varianten in Lage und Höhe getroffen werden können. Die Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Varianten stark unterschiedlich auf die Schallsituation auswirken werden.

Im Ergebnis ist jedenfalls festzuhalten, dass die Gemeinde Raubling mit Ausnahmen der Varianten Blau und Violett in Bezug auf die Lärmthematik derart gravierend von der Planung betroffen ist, dass auch aus raumordnungsrechtlicher Sicht eine Planung, die eine derartige Lärmbetroffenheit zulässt, nicht verantwortet werden kann.

Die starke negative Betroffenheit der Gemeinde Raubling ist auch in lärmtechnischer Hinsicht in erster Linie auf die Verknüpfungsstelle und das damit verbundene Überwerfungsbauwerk zurückzuführen. In Ansehung der Tatsache, dass, wie oben dargestellt, die Ver-

knüpfungsstelle keine verkehrstechnische Wirksamkeit entfaltet, ist es planerisch unverhältnismäßig, den Gemeindebereich von Raubling den in der schalltechnischen Untersuchung dargestellten großflächigen und gravierenden Lärmbelastungen auszusetzen.

3.2. Flächenverbrauch

Aus dem Erläuterungsbericht ergibt sich, dass bei der Variante Oliv mit Abschnitt O 3 und Abschnitt O 1 oder O 2 mit einem Flächenverbrauch von ca. 180 – 195 ha Fläche gerechnet wird. Bei dieser Berechnung wird die Realisierung einer Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB oder Breitmoos zugrundegelegt. Im Falle einer Verwirklichung mit der VKN Reischenhart beträgt die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommene Fläche jedoch gemäß Erläuterungsbericht ca. 225–240 ha. Dies bedeutet eine Erhöhung des Flächenverbrauchs von bis zu 60 ha allein durch die VKN Reischenhart.

Bei der Variante gelb beträgt der obertägige anlagebedingte Flächenverbrauch (versiegelte Fläche) etwa zwischen 50–55 ha. Für die VKN Reischenhart werden durch die Anlage von Rampen für die Überwerfungsbauwerke weitere Flächen von ca. 15 ha erforderlich. Hieraus folgt, dass sich der obertägige anlagebedingte Flächenverbrauch allein durch die VKN Reischenhart um ca. 30 % erhöht.

Bei der Variante Türkis werden unter Annahme der Realisierung der VKN Breitmoos anlagebedingt durch die obertägige Trassenführung ca. 195-210 ha Fläche in Anspruch genommen. Unter der Annahme einer Realisierung der VKN Reischenhart beträgt die Inanspruchnahme jedoch ca. 240-255 ha. Somit erfolgt auch bei dieser Variante eine Erhöhung des Flächenverbrauchs durch die VKN Reischenhart um bis zu 60 ha.

Es bedarf keiner näheren Darstellung, dass unter dem Gesichtspunkt des Flächenverbrauchs jegliche Variante, die die Verknüpfungsstelle Reischenhart zum Gegenstand hat, von vorne herein auszuschneiden ist. Durch die Verknüpfungsstelle Reischenhart wird der Flächenverbrauch unverhältnismäßig erhöht. Im Rahmen einer späteren Planfeststellung könnte dieser Belang abwägungsrechtlich nicht überwunden werden.

Darüber hinaus wäre nach den vorliegenden Plänen neben land- und forstwirtschaftlichen Flächen auch ein Einzelanwesen betroffen, das abgesiedelt werden müsste.

Besonders gravierend fällt ins Gewicht, dass bei einer Trassenführung westlich der BAB 93 (O 3) eine massive Inanspruchnahme von bebauten Flächen im Bereich von Aich/Unteraich erfolgen würde. Hier erfolgt ein direkter Eingriff in existierende Wohnbebauung.

3.3. Landschaftsbild

Durch die VKN Reischenhart und das hierfür erforderliche Überwerfungsbauwerk auf 3 Ebenen würde sich eine empfindliche Störung des Orts- und Landschaftsbildes ergeben.

3.4. Land- und Forstwirtschaft

Alle das Gemeindegebiet Raubling betreffenden Varianten führen zu einer großflächigen Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Bei der Variante Oliv mit Abschnitt O 3 und Abschnitt O 1 oder O 2 wird gemäß Erläuterungsbericht die Flächeninanspruchnahme auf ca. 95-100 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und ca. 85 ha Wald geschätzt. Bei der Variante Türkis ergibt sich eine großflächige Flächeninanspruchnahme von ca. 125-130 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche und ca. 75-80 ha Wald. Bei der Variante Gelb werden ca. 90-95 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und ca. 60-65 ha Wald in Anspruch genommen. Entscheidend ist, dass sich gemäß Erläuterungsbericht bei allen Varianten eine zusätzliche Erhöhung der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen im Falle der Realisierung der VKN Reischenhart ergeben wird. Die VKN Reischenhart ist somit auch unter diesem Gesichtspunkt abzulehnen.

3.5. Beeinträchtigung gemeindlicher Entwicklungsmöglichkeiten

Bei der Trassenführung westlich der BAB 93 (O 3) erfolgt eine massive Inanspruchnahme von bebauten Flächen im Bereich von Unteraich. Die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Ortsteil werden abgeschnitten. Dies gilt auch für die geplante Fortentwicklung des Gewerbegebiets Aich. Im weiteren Verlauf wird auch der Weiler Obergrünthal nachhaltig negativ betroffen.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass bei Verwirklichung einer Trassenführung östlich der BAB 93 (O 4) eine massive Flächeninanspruchnahme im bestehenden Gewerbegebiet Reischenhart zu erwarten ist und die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten auch in dieser Richtung drastisch eingeschränkt würden.

4. Zusammenfassende Bewertung:

4.1.

Die weitere Prüfung der im Raumordnungsverfahren dargestellten Grobvarianten kann erst erfolgen, wenn eine hieb- und stichfeste Bedarfsprüfung für den Bau eines dritten und vierten Gleises durch das Inntal erfolgt ist.

4.2.

Unabhängig davon ist die Gemeinde Raubling bei den das Gemeindegebiet betreffenden Varianten Gelb, Türkis und Oliv die am stärksten betroffene Gemeinde im Inntal. Dies gilt insbesondere für die Themenbereiche Lärm und Flächenverbrauch.

4.3.

Die verkehrstechnischen Voraussetzungen für eine Verknüpfungsstelle liegen zwischen Rosenheim und der Staatsgrenze nicht vor (vgl. Ziff. 2.2. Stellungnahme Prof. Hohnecker).

Sofern aus derzeit nicht erkennbaren Gründen und wider Erwarten der Vorhabenträger die Verkehrswirksamkeit einer Verknüpfungsstelle im weiteren Verfahren belegen sollte, müsste die von der „Interessengemeinschaft Inntal 2040“ vorgeschlagene Lösung „Verlegung Verknüpfung Niederaudorf in das Gebirgsmassiv“ in den Prüfkatalog aufgenommen werden.

4.4.

Das in den Varianten Gelb, Türkis und Oliv dargestellte Verknüpfungsbauwerk (Verknüpfungsstelle Reischenhart) kann weder raumordnungsrechtlich noch unter sonstigen rechtlichen oder technischen Gesichtspunkten Bestand haben. Die Verknüpfungsstelle ist verkehrstechnisch wirkungslos und führt zu unverhältnismäßigen Nachteilen für die Gemeinde Raubling, insbesondere in Bezug auf Flächenverbrauch, Landschaftsbild und Lärmbelastung. Die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Verknüpfungsstelle massiv und unverhältnismäßig eingeschränkt.

4.5.

Sofern eine Realisierung der in den Raumordnungsunterlagen dargestellten Trassenvarianten Gelb, Oliv oder Türkis weiterverfolgt werden sollte, kann dies nur unter Wegfall der Verknüpfungsstelle Reischenhart geschehen. Darüber hinaus ist aus Gründen der Schonung des Landschaftsbildes und insbesondere des Lärmschutzes die Trasse in Tieflage zu führen.

4.6.

Hervorzuheben ist, dass das Inntal eine der wertvollsten Naturlandschaften (u. a. FFH-Gebiet „Moore um Raubling“) ist und Rückzugsgebiet für viele wertvolle Pflanzen und Tierarten. Die Ziele der Alpenkonvention (Alpenanrainer), als auch die Ziele von NATURA 2000 (Europaweit) müssen eingehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Leitner